L A N D E S R A T
des
SAARGEBIETES.

IV. Wahlperiode/ 10. Sitzung.
---
1. Sitzungsperiode 1933.

Stenographischer Bericht

über die am Mittwoch, den 8.Februar 1933 im Neuen Sitzungssaal des Rathauses der Stadt Saarbrücken stattgefundene Sitzung des Landesrates.

Vorsitzender Scheuer: Meine Dame und meine Herren! Ich eröffne hiermit die Sitzung (10 Uhr 10 Minuten).

Die Regierungskommission ist vertreten durch Herrn.

Ministerialdirektor Kuchenbecker, als Staatskommissar.

Von den Mitgliedern fehlen entschuldigt die Herren:

Becker (Z)- Saarbrücken; Kiefer (Z)-Saarbrücken;
Albrecht (Z)-Neunkirchen; Lorenz (KP)-Sulzbach;
Braun (SP)-Saarbrücken; Baltes (NSDAP)-Merchweiler.

--

Die

T a g e s o r d n u n g

liegt Ihnen vor. Sie umfaßt folgende Punkte:

Begutachtung der Verordnungsentwürfe betreffend:

1) Änderung der Verordnung betreffend die Errichtung und den Betrieb von Kraftfahrlinien vom 8.5.1931;

2) Unbefugter Gebrauch von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern.

Der Ältestenrat hat beschlossen, diese zwei Punkte der Tagesordnung zusammenzuberaten. Angesichts der gründlichen Vorberatung in den Kommissionen wird zu langen Ausführungen von den meisten Parteien das Wort nicht gewünscht. Da aber die Kommunistische Fraktion eine Debatte beantragt hat, wurde beschlossen, daß jeder Fraktion eine halbe Stunde Redezeit zur Verfügung steht.

Die Berichte zu den beiden Vorlagen hat der Berichterstatter, Herr Abgeordneter Becker, schriftlich vorgelegt. Diese lauten:

LA Saarbrücken Stenographische Berichte Band Nr. 12 A4

B e r i c h t

der 2. und 3. Kommission des Landesrates über die Beratungen des Verordnungsentwurfes betreffend:

Änderung der Verordnung betreffend die Errichtung und den Betrieb von Kraftfahrlinien vom 8.5.1931.

In ihren Sitzungen vom 1.und 6. Februar 1933 haben die 2.und 3. Kommission beraten über die Vorlage betr. Änderung der Verordnung betreffend die Errichtung und den Betrieb von Kraftfahrlinien vom 8.5.1931.

Nach der dem Verordnungsentwurf beigegebenen Begründungen soll die Verordnung in den Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen Ordnung bringen und die durch den technischen Fortschritt bedingte Umstellung des Verkehrs in die rechten Bahnen lenken. Da eine Abgrenzung der Aufgabengebiete von Eisenbahn und Kraftwagen noch nicht möglich ist, sollen durch den Verordnungsentwurf für beide Verkehrsmittel gleiche Voraussetzungen geschaffen werden, damit eine spätere endgültige Aufgabenteilung nur nach der betriebstechnischen Leistungsfähigkeit und der besonderen Eignung der beiden Verkehrsmittel vorgenommen werden kann. Soweit die Begründung.

Zu der Verordnung waren dem Landesrat eine Reihe von Eingaben zugegangen vom: Verband der Autotransport-Unternehmer des Saargebietes, vom Automobilklub des Saargebietes e.V.,vom Schutzverein für Handel und Gewerbe im Saargebiet e.V., vom Gemüsebau-Verband Lisdorf und Umgebung und vom Verband der Eisenbahnvereine des Saargebietes. Außer der letztgenannten Eingabe sprachen sich alle Eingaben gegen den Verordnungsentwurf aus. Durch die genannten Eingaben und die direkten Verhandlungen zwischen der Regierungskommission, Abteilung Öffentliche Arbeiten und der Handelskammer fand die Kommission die Situation weitgehend geklärt und die anfänglich bestehenden Differenzen und Unklarheiten aus der Welt geschafft.

Außerdem lag der Kommission eine Eingabe der Handelskammer vor, die nach persönlichen Unterhandlungen durch die Eingabe einen Weg suchte, einen Ausgleich der gegenseitigen Interessen herbeizuführen. In der Eingabe werden eine Reihe Ergänzungen der Verordnung vorgeschlagen:

In Punkt 1 der Denkschrift wird eine Zweiteilung des Verkehrs verlangt und zwar wird eine Unterscheidung getroffen zwischen Kraftwagenverkehr schlechthin und Kraftlinienverkehr. Nur für den Kraftlinienverkehr soll bei Erteilung der Konzession die Prüfung des öffentlichen Interesses maßgebend sein, während bei Konzessionierung des Kraftgüterverkehrs schlechthin nur von dem Gedanken der Zuverlässigkeit des Unternehmers ausgegangen werden soll.

In Punkt 2 der Denkschrift wird der Wunsch geäußert, daß als begutachtendes Organ ein Beirat eingeschaltet wird, und daß die Tiefbauabteilung erst nach Anhörung dieses Beirates über diese Fragen entscheiden kann.

In

LA Saarbrücken
Stenographische Berichte Band Nr. 12
A4 I

LA Saarbrücken Stenographische Berichte Band Nr. 12

In Punkt 3 der Denkschrift wird eine zweite Instanz gewünscht, die dadurch geschaffen werden könne, daß man - entsprechend den Fällen des § 1 Ziffer 5 - die Tiefbauabteilung der Regierungskommission als Genehmigungsbehörde in erster Instanz einsetzt und gegen die Versagung der Genehmigung die Beschwerde an das Mitglied der Regierungskommission für Öffentliche Arbeiten ermöglicht.

In Punkt 4 der Denkschrift wird der Wunsch geäußert, daß vor Entscheidung über den Antrag die Handelskammer zu hören ist. Darüber hinaus sollen die Handwerkskammer und die Landwirtschaftskammer gehört werden, wenn der betreffende Antrag in deren Bereich fällt.

In Punkt 5 der Denkschrift wird vorgeschlagen, daß für den genehmigungspflichtigen Verkehr Beförderungspreise nach dem deutschen Vorbild eingeführt werden und daß diese Beförderungspreise so zu bemessen sind, daß der Preiswettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen auf gleiche Grundlage gestellt wird.

In Punkt 6 der Denkschrift wird gefordert, daß alle jetzt bestehenden Betriebe konzessioniert werden sollen.

In Punkt 7 der Denkschrift wird gewünscht, daß die Verordnung zwei Monate nach Verkündigung in Kraft tritt.

Die Kommission beschloß daher, die Eingabe als Verhandlungsgrundlage zu betrachten. Seitens des Fachreferenten wurde die Eingabe ebenfalls als geeignete Verhandlungsgrundlage bezeichnet. Die Kommission hat daher einen Verordnungsentwurf ausgearbeitet, der inzwischen sämtlichen Mitgliedern des Landesrates zugegangen ist.

Zu dem Antrage auf Anhörung der Handelskammer bei jedem einzelnen Genehmigungsfalle, teilte der Fachreferent mit, daß die Regierungskommission denselben für zu weitgehend hält, da er eine Verzögerung in der Erledigung der Anträge mit sich bringen könnte.

Zu den Vorschlägen der Handelskammer, Bestimmungen über gleiche Tarife bei Eisenbahn-und Kraftwagenverkehr in die Verordnung aufzunehmen, verweist der Fachreferent auf den § 4, Absatz 2. Die Zentrumsfraktion regt an, diesen Paragraphen wie folgt zu fassen:

> "Soweit für den Güterverkehr die Einhaltung von Beförderungspreisen zur Bedingung gemacht wird, sind diese einheitlich festzusetzen. Vor Festsetzung einheitlicher Beförderungspreise und vor wesentlichen Änderungen derselben, ist der Kraftverkehrsbeirat zu hören. Der Unternehmer darf Beförderungsverträge zu keinem geringeren Preise als dem festgesetzten schließen."

Weiter empfiehlt die Zentrumsfraktion die Übernahme der Übergangsbestimmungen zu § 34 der Dritten Notverordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen vom 6.10. 1931 (R.G.Bl.I S.537). Die Bestimmungen lauten:

Ist

A4

"Ist beim Güterfernverkehr die Durchführung des Genehmigungsverfahrens bis zum Inkraftreten der Reichsvorschriften noch nicht abgeschlossen, so ist dem Unternehmer auf Antrag eine Bescheinigung über den eingereichten Genehmigungsantrag und darüber, daß das Genehmigungsverfahren anhängig ist, auszustellen. Diese Bescheinigung hat der Kraftwagenführer bei sich zu führen und jederzeit auf Anforderung dem zuständigen Polizeibeamten vorzuzeigen."

Das Ergebnis der Beratungen ist folgendes:

Zentrum und Deutsch-Bürgerliche Mitte stimmen für den Kommissionsentwurf und die Vorschläge der Zentrumsfraktion.
Sozialdemokraten und Nationalsozialisten haben sich ihre Stellungnahme bis zum Plenum vorbehalten.
Die Kommunisten lehnen die Vorlage unter Hinweis auf ihre Anträge ab.

Der Bericht über die Vorlage betreffend:

<u>Unbefugter Gebrauch von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern</u>

lautet:

"In ihrer Sitzung vom 1. Februar 1933 berieten die 2. und 3. Kommission über den Verordnungsentwurf betreffend unbefugter Gebrauch von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern.

Die Verordnung soll eine Lücke des geltenden Rechtes ausfüllen und ermöglichen, die bisher straffreie zeitweilige Entwendung (Eigenmächtiges Ausleihen) von Kraftfahrzeugen oder Fahrrädern mit Strafe zu belegen. Vor allen Dingen soll dadurch den Diebstählen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern entgegengewirkt werden.

Dem Verordnungsentwurf stimmen alle Parteien zu, außer den Kommunisten, die sich vorbehielten, im Plenum Abänderungsanträge zu stellen.

LHA Saarbrücken Stenographische Berichte Band Nr. 12

A4

Vorsitzender: Ich erteile als erstem Redner dem Herrn Abgeordneten Levacher das Wort!

Abg. Levacher (Z): Meine Dame und meine Herren! Nachdem die beteiligten Kreise sich in den meisten Punkten geeinigt haben, brauche ich längere Ausführungen darüber nicht mehr zu machen. Ich möchte im Namen meiner Freunde unserer lebhaften Genugtuung Ausdruck geben, daß es in verantwortlicher Zusammenarbeit der beteiligten Kreise - vor allem Eisenbahnverwaltung und Handelskammer - gelungen ist, eine Einigung herbeizuführen, wie sie in dem abgeänderten Verordnungsentwurf zum Ausdruck kommt. Ich hoffe, daß dieser Weg in Zukunft auch von anderen Abteilungen der Regierungskommission eingeschlagen wird und Anregungen, Anträge in der gleichen vorbildlichen Weise wie die Abteilung Öffentliche Arbeiten berücksichtigen. Ich denke hier an die Gebiete des Steuerwesens und des Mieterschutzes.

Zu dem Verordnungsentwurf selbst habe ich noch drei Punkte zu streifen.

In § 1 Absatz 1 hat man sich entschlossen, wo von konzessionspflichtigen Unternehmungen "gegen Entgelt" die Rede ist, die Worte "gegen Entgelt" wegzulassen, da der Begriff zu weit gefaßt ist.

Der Punkt 2 ist folgender: Die Handelskammer hat verlangt, daß sie bei allen Konzessionsanträgen gehört werde, ebenso die Landwirtschaftskammer und die Handelskammer. Von uns ist zu sagen, daß wir eine Kontrolle dieser Konzessionspflicht wünschen und zwar aus dem Grunde, daß nicht immer nach Recht und Gesetz verfahren worden ist. Ich beziehe mich auf einen Fall in meinem Heimatkreis Saarlouis, wo die Kraftwagenlinie Altforweiler-Saarlouis konzessioniert worden ist. Die Abteilung Öffentliche Arbeiten hat auf dem Standpunkt gestanden, daß dieser Linie die Konzession entzogen werden müsse, da dort seit Jahren eine elektrische Linie betrieben würde. Sie hat sich dabei auf den § 7 der Ausführungsbestimmungen des alten Gesetzes berufen. Wir haben in der Kommission darauf verzichtet, den Begriff "Werksverkehr " näher zu bezeichnen, weil es zu schwierig ist. Die Gemüsebauern aus Lisdorf sind zum größten Teil auf den Verkehr mit Autos angewiesen. Es ist Pflicht der Verwaltung, die die Konzession auszusprechen hat, weitgehend Rücksicht zu nehmen auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse des Antragstellers. Es hat mich sehr gefreut, daß uns in dieser Frage von Regierungsseite Zusagen gemacht worden sind.

Ein weiterer Differenzpunkt ist der des Tarifwesens. Wir haben uns erlaubt, einen Kompromißvorschlag einzureichen, und hoffen, daß es gelingen wird, einen Wortlaut zu finden, der in die Vorlage aufgenommen wird.

Ich habe zum Schluß noch eine Übergangsbestimmung angeregt, zu welcher uns auch Zusagen gemacht worden sind. Der Vorschlag lautet:

" Ist beim Güterfernverkehr die Durchführung des Genehmigungsverfahrens bis zum Inkrafttreten der Reichsvorschriften noch nicht abgeschlossen, so ist dem Unternehmer auf Antrag eine Bescheinigung über den eingereichten Genehmigungsantrag und darüber, daß das Genehmigungsverfahren abhängig ist, auszustellen. Diese Bescheinigung hat der Kraftwagenführer bei sich zu führen und jederzeit auf Anforderung dem zuständigen Polizeibeamten vorzuzeigen."

LHA Saarbrücken Stenographische Berichte Band Nr. 12 A4 I

Nun darf ich an die Verwaltung der Öffentlichen Arbeiten den dringenden Appell richten, den freiwilligen Arbeitsdienst in weitem Maße im Programm aufzunehmen.

(Zuruf der Kommunisten: Nach dem Muster im Reich!)

Zu Punkt 2 betreffend:

Unbefugter Gebrauch von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern

ist nichts zu sagen. Wir stimmen dieser Vorlage zu.

LA Saarbrücken
Stenographische Berichte Band Nr. 12
A4

Vorsitzender: Das Wort hat Herr Abgeordneter Hey !

Abg. Hey (KP): Meine Dame und meine Herren! Die Kommunistische Fraktion hat in der Kommissionssitzung, die heute vor acht Tagen stattgefunden hat, den Antrag gestellt, daß in dieser Henartagung der Eisenbahnpräsident Nicklaus anwesend sein soll, um sich zu verantworten, nicht nur allein dieser Verordnung gegenüber, sondern auch über die Massenentlassungen auf den Saareisenbahnen.

Es ist eine Selbstverständlichkeit, daß die Kommunistische Fraktion des Landesrates zu dieser Vorlage unter ganz anderen Voraussetzungen Stellung nimmt als die übrigen Parteien des Landesrates. Unsere Stellungnahme ergibt sich aus unserer grundsätzlichen Einstellung gegenüber privatkapitalistischen als auch staatskapitalistischen Betrieben. Für uns steht im Vordergrund bei der Beratung der Vorlage die Frage: Welchen Zweck verfolgt die Verordnung ? Sie soll wesentlich dazu beitragen, den Rückgang des Güter= und Kraftverkehrs auf den Saareisenbahnen einzudämmen bezw. den Güter= und Kraftverkehr zu steigern. Die Vorlage hat im ganzen Saargebiet eine große Erregung und Diskussion hervorgerufen namentlich in den Kreisen der Kleingewerbetreibenden, gegen welche sich die Verordnung in erster Linie auswirkt.

In der Begründung zu dieser Vorlage heißt es u.a.: "Während in der Selbstkostenrechnung der Eisenbahn alle Aufwendungen zu Lasten des Unternehmers gehen, erscheinen in der Selbstkostenrechnung des Kraftwagens gewaltige Beträge, die zurzeit noch von der Allgemeinheit getragen werden müssen. Dies gilt insbesondere von den Kosten des Fahrweges und von den Kosten der Überwachung des Fahrweges." Hier soll scheinbar der Anschein erweckt werden, als ob die Kraftwagenbesitzer zur Instandsetzung und Ausbesserung der Straßen nicht genügend Steuern entrichten. Demgegenüber sei festgestellt, daß im Haushaltplan der Regierungskommission für das Rechnungsjahr 1932 an Straßenbenutzungsgebühren in Einnahmen allein 7 600 000 Franken vorgesehen sind. Würde diese Summe im Saargebiet jährlich für Instandsetzung der Straßen und Fahrwege verausgabt, dürften einige Hauptverkehrsstraßen in einem ganz anderen Zustande sich befinden, wie das heute der Fall ist und ein großer Teil der Arbeitslosen könnte Beschäftigung finden. Eine entscheidende Frage bei dieser Verordnung ist die Frage der Tarifpolitik für Güter-und Frachtverkehr von Seiten der Eisenbahndirektion. Wie aus der Begründung zu dieser Vorlage hervorgeht, werden geringwertige Rohstoffe, wie insbesondere Kohle, Erz sowie Lebensmittel zu besonders billigen Ausnahmetarifen erheblich unter den Selbstkosten befördert. Das heißt mit anderen Worten, daß die Metallindustrie sowohl wie die französische Grubenverwaltung auf Kosten der Allgemeinheit Ausnahmetarife erhalten, die auf Kosten der Allgemeinheit gehen. Der Ausgleich wird geschaffen durch Erhöhung der Tarife von hochwertigen Gütern insbesondere von Fertigfabrikaten. Um diesen Versand von Fertigfabrikaten sowie hochwertigen Gütern für die Eisenbahn wieder zurückzugewinnen, soll der Kleinkraftwagenverkehr vollständig ausgeschaltet werden. Durch den Entzug der Transporte für Fertigfabrikate bei den Kleinkraftbesitzern werden letztere vollständig dem sicheren Ruin ausgeliefert. Der Gedanke, den Kraftwagenverkehr allgemein der Konzessionspflicht zu unterwerfen, wirkt in der Endkonsequenz sich so aus, daß die Eisenbahndirektion in Verbindung mit dem Kraftwagenlinienverkehr den Kleingewerbetreibenden solche Bedingungen auferlegt, die sie außerstande setzen, die Finanzierung der Konzession überhaupt durchzuführen.

<u>Die</u>

LA Saarbrücken
Stenographische Berichte Band Nr. 12
A4

Die Tendenz, alle Lasten der Wirtschaftskrise auf die Schultern der Armen abzuwälzen, kommt auch in dieser Vorlage ganz klar zum Ausdruck. Die Kommunistische Fraktion ist der Auffassung, daß der allgemeine Ruckgang des Güter- und Frachtverkehrs nicht eine Folge des Konkurrenzkampfes der Kleinwagenbesitzer, sondern eine Folgeerscheinung der jetzigen Wirtschaftskrise ist. Der Rückgang des Güter-und Kraftverkehrs wird durch diese Verordnung nicht beseitigt werden. Wenn der Betrieb auf der Saareisenbahn nicht rentabel ist, so ist das letzten Endes darauf zurückzuführen,daß ungeheure Gehälter bezahlt werden, angefangen beim Eisenbahnpräsidenten Nicklaus sowie der 48 Regierungs-und Oberregierungsräten. Die Kommunistische Fraktion ist der Auffassung, daß, wenn Sparmaßnahmen ergriffen werden müssen, aufgeräumt werden muß mit der Tendenz, dies bei den unteren Schichten der Beamten, Angestellten und Arbeiter durchzuführen. Die Riesengehälter auf den Saareisenbahnen sowie bei der fremdländischen Regierung haben einen Entrüstungssturm ausgelöst. Deshalb fordert auch die Kommunistische Fraktion unter Punkt 5 ihrer Anträge zu dieser Vorlage Streichung aller Gehälter über 30 000.-Franken jährlich,angefangen bei dem Präsidenten der Saareisenbahnen.

Welches sind nun die Motive, die zur Herausgabe dieser Verordnung geführt haben ?

Der Kampf zwischen Eisenbahn und Kraftwagen ist nicht nur ein Kampf, welcher sich speziell im Saargebiet abspielt, sondern in allen kapitalistischen Industriestaaten auf der Tagesordnung steht. Der Rückgang des Güter-und Frachtverkehrs auf der Saareisenbahn ist nur zu einem ganz geringen Prozentsatz auf die Konkurrenz der Kraftwagen, als vielmehr auf die ungeheuren Auswirkungen der kapitalistischen Krise zurückzuführen. Die Senkung der Löhne in allen Produktionszweigen des Saargebietes, im letzten Jahre bis zu 40 %, sowie die steigende Erwerbslosigkeit, Feierschichten und Massenentlassungen sind die Hauptgründe des Rückganges des Personen-sowie Güter-und Frachtverkehrs. Die kapitalistische Krise nimmt täglich schärfere Formen an, was zur Folge hat, daß der Kampf der großen gegen die kleinen Unternehmer in ein akutes Stadium getreten ist. Die Enteignung der Kleinen durch die Großen steht täglich auf der Tagesordnung. Durch diese Verordnung will die Eisenbahndirektion des Saargebietes sich das Monopol in der Frage der Tarifpolitik des Güter-und Frachtverkehrs sichern. Für die kleineren Transportfirmen bedeutet diese Monopolstellung der Saareisenbahn Einschränkung der Verdienstmöglichkeit für die Kleingewerbetreibenden. Für die kleinen Kraftwagenbesitzer, für die Arbeiter heißt es, den Marsch zur Stempelstelle antreten. Mit der Schrumpfung der Produktion, des Güter-,Fracht- und Personenverkehrs hält der Abbau auf der Saareisenbahn durch die Massenentlassungen gleichmäßig Schritt.

Die vorgelegte Verordnung steht im engsten Zusammenhang mit den in der letzten Zeit durchgeführten Maßregelungen auf der Saareisenbahn. Die Entlassungen wurden angeblich mit der Begründung vorgenommen, daß die revolutionären Arbeiterausschüsse auf der Saareisenbahn einer staatsfeindlichen Organisation angehören. Die wahren Gründe sind ganz anderer Natur, und zwar politisch wie wirtschaftlich. Der Rückgang soll wettgemacht werden durch einen neuen Lohnraub. Die Tatsache, daß nicht nur Mitglieder des Verbandes der Eisenbahner RGO entlassen worden sind, sondern auch Unorganisierte und Mitglieder des Handwerkerverbandes beweist es, daß ein neuer Lohnraub bei der Saareisenbahn bevorsteht.

Die

LA Saarbrücken Stenographische Berichte Band Nr. 12 A4

Die ersten Entlassungen, die vorgenommen wurden, stehen im Zusammenhang mit drei tödlich verunglückten Saareisenbahnern. Erinnert sei an den tödlichen Unfall bei der Umbaukolonne Sulzbach, wo durch die Nichteinhaltung der Unfallverhütungsvorschriften von seiten der Eisenbahndirektion ein Menschenleben zum Opfer fiel. Dem Arbeiterausschußmitglied Schneider, welcher den schärfsten Protest führte, wurde als Antwort die Entlassung zugestellt. Sein Nachfolger, das Arbeiterausschußmitglied Reinert, welcher sich ebenfalls einsetzte, ereilte dasselbe Schicksal. Ein weiterer Fall aus Oberlinxweiler, wo Arbeiter sich für die Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften einlegten, wurden dieselben entlassen mit der Begründung "Minderleistung".

(Zurufe der Kommunisten: Hört, hört !)

Sämtliche revolutionären Arbeiterausschüsse, welche gegen diese rigorosen Maßnahmen und die Außerachtlassung der Unfallverhütungsvorschriften kämpften, sowie sich für die Interessenvertretung um Lohn und Brot einsetzten, wurden ebenfalls mit derselben Begründung entlassen. Diese Entlassungen sind geschehen unter ausdrücklichem Einverständnis der bürgerlichen Parteien sowie der Gewerkschaftsbürokratie christlicher und reformistischer Couleur. Die Tatsache,daß im Landesrat bis jetzt kein Vertreter dieser Parteien, sowie der christlichen und reformistischen Gewerkschaften zu diesen Entlassungen Stellung genommen hat, beweist das Zusammenarbeiten mit der Regierung sowie dem reaktionären Eisenbahnpräsidenten Nicklaus, welcher im Auftrage der fremdländischen Regierung Hunderte rücksichtslos dem Hunger ausliefert. Wenn wir hier unter Beweis stellen, daß diese Massenentlassungen auf der Saareisenbahn vorgenommen wurden in Verbindung mit den bürgerlichen Parteien und im Einverständnis mit den christlichen und reformistischen Gewerkschaften, so erinnere ich nur an den Artikel des Landesratsabgeordneten Kiefer vom 14.I. im Saar-Bergknappen, wo er öffentlich erklärt, daß die Entlassungen der Saareisenbahner und der revolutionären Arbeiterausschüsse zurecht geschehen sei. Er stellt sogar die Behauptung auf, daß dies eine längst ersehnte Maßnahme sei. Aber zu gleicher Zeit sind auch diese Maßnahmen ein weiterer Beweis, wie die Saareisenbahner schmachten müssen unter dem Doppeljoch der deutsch-französischen Ausbeutung. Die Kommunistische Fraktion verwahrt sich entschieden gegen die abgegebene Erklärung der Regierungskommission und Eisenbahndirektion, daß die Betriebssicherheit der Eisenbahn durch die revolutionären Arbeiter= und Arbeiterausschüsse gefährdet sei. Wenn es noch den Schatten eines Beweises bedarf, wer die Betriebssicherheit der Eisenbahn gefährdet, so führen wir Beispiele an, und zwar, daß es die Eisenbahn selbst ist, welche die Betriebssicherheit gefährdet. Die Lauffähigkeit der Wagen, die bis jetzt eine Dauer von 6 Jahren hatte, wurde auf 8 Jahre erhöht,obwohl in den meisten Fällen eine allgemeine Reparatur in 4 Jahren notwendig ist. Wir erinnern daran, daß sich der Arbeiterausschuß der Hauptwerkstätte Burbach am 5.Februar 1932 wegen der Sicherheit des Personenverkehrs um den D-Wagen 02471 an den Landesrat gewandt hatte mit dem Ersuchen, sofort eine Untersuchung einzuleiten, ob der Wagen als betriebssicher weiterlaufen kann. Dasselbe trifft zu für die Wagen 01542 und 543 . Herr Regierungsrat Alsfasser erklärte, daß der Wagen noch zwei Jahre Lauffrist habe,betonte aber im selben Atemzug: Wenn man mir so etwas zeigt, dann muß ich die Verantwortung ablehnen, ich lasse mich

<u>nicht</u>

LA Saarbrücken
Stenographische Berichte Band Nr. 12
A4

nicht in's Zuchthaus bringen. Regierungsrat Alsfasser,sowie die Ingenieure mußten des öftern von Arbeitervertretern aufmerksam gemacht werden, daß es unmöglich ist, solche Wagen noch laufen zu lassen, und bei einer ganzen Reihe von Plattformwagen mußten letztere den Vertretern zugeben, daß sie sich wirklich in einem schlechten Zustande befinden und selbst erklärt - und das ist typisch für die Erklärung der Regierungskommission im Landesrat - wenn so etwas das reisende Publikum gesehen hätte, hätte es sich geweigert, mit der Eisenbahn zu fahren. Achsschweißungen wurden vorgenommen und ohne Biegeprobe in den Zugverkehr eingereiht, was natürlich Achsbruch zur Folge hatte. Wenn es hier nicht zu größeren Unglückfällen gekommen ist, so ist das darauf zurückzuführen, daß man den Kleinpersonenverkehr auf nähergelegenen Gleisen durchgeführt hat.

Desweiteren sind im Oberbau eine ganze Rei he solcher Beweise anzuführen. In Sulzbach wurden entgegen den Bestimmungen, daß ein Gleis 10 Centimeter gehoben werden kann, bis zu 30 und mehr Centimeter gehoben, sodaß das Publikum mit den Köpfen gegen die Fenster geflogen ist. Ein weiterer Beweis: In der Bahnmeisterei Wemmetsweiler, wo man zwei Kolonnen zur Durchführung planmäßiger Arbeiten auflösen wollte, trotzdem Regierungsrat Löhr von dem schlechten Zustand und der Betriebsunsicherheit überzeugt war. Nur durch das Eingreifen des Obmanns im Interesse der Betriebssicherheit ist verhindert worden, daß eine solche betriebsgefährliche Strecke freigegeben wurde. Regierungsrat Löhr erklärte, daß die Kolonnen bleiben müßten, selbst wenn man ihm die Pistole auf die Brust setzen würde.

Um dem Verlangen der Eisenbahndirektion, einer erhöhten Antreibung nachzukommen, sind täglich und stündlich solche Fälle zu verzeichnen, welche die Gefährdung der Betriebssicherheit nach sich ziehen. Nur diese wenigen Andeutungen dürften genügen, um dem Eisenbahnpräsident Nicklaus zu beweisen, daß nicht die 200 Arbeiter, die entlassen worden sind, und die Eisenbahner überhaupt, die Betriebssicherheit gefährden, sondern daß es lediglich die Eisenbahnverwaltung unter Führung des Präsidenten Nicklaus ist. Die Antreibereien sind derart scharf, daß die unteren Beamten zum großen Teil, um ihrem Soll nachzukommen, von den Unfallverhütungsvorschriften abweichen müssen, was dann logischerweise zu Differenzen mit den Arbeitervertretern führte. Die Folgen davon sind, daß die Eisenbahndirektion den wirklichen Interessenvertretern der Arbeiter und zur Sicherung des Betriebes jenen Vertreter anhängen will,daß sie Hemmnisse im Betriebe sind. Durch diese Tatsachen ist klipp und klar bewiesen, daß die Eisenbahndirektion unter Führung von Nicklaus die Betriebssicherheit gefährdet. Wenn die Eisenbahndirektion glaubt, durch die Entlassungen der revolutionären Arbeiterausschüsse den Kampf um Lohn und Brot, sowie die Interessenvertretung im Betrieb zu unterbinden, so irrt sie sich gewaltig. Die gemaßregelten revolutionären Arbeiterausschüsse werden nach wie vor, in Verbindung mit den Saareisenbahnern den Kampf um menschen-würdige Löhne und menschenwürdiges Arbeitsverhältnis und gegen weitere geplante Entlassungen den Kampf zu führen wissen. Trotz allem bleibt in der Geschichte der Arbeiterbewegung des Saargebietes der Name des Eisenbahnpräsidenten Nicklaus, als der reaktionärste Eisenbahnarbeiterfeind bestehen. Nicht nur, daß durch seine faschistischen Unterdrückungsmethoden hunderte von Proleten dem Hungertod bereits ausgeliefert worden sind, sondern daß auch durch diese vorgelegte Verordnung notgedrungen in einigen Monaten hunderte Kleingewerbetreibenden, die heute noch im Besitz ihres Kraftwagens sind, in aller Öffentlichkeit ausrufen: An unserem Untergang trägt

ein

LA Saarbrücken Stenographische Berichte Band Nr. 12

A4

einen großen Teil Schuld der zentrümliche Eisenbahnpräsident Nicklaus.

Die Kommunistische Fraktion lehnt aus allen ebenerwähnten Gründen diese Vorlage ab und fordert, daß ihre Anträge, die nur im Interesse der Kleingewerbetreibenden, sowie der Eisenbahnarbeiter liegen, zur Anwendung kommen. Darüber hinaus gibt sich die Kommunistische Fraktion keiner Illusion hin, daß die Regierungskommission und die Eisenbahndirektion diese unsere Forderungen irgendwie berücksichtigen wird. Ich glaube bestimmt nicht zu übertreiben, wenn ish heute erkläre, daß diese fremdländische Regierung mit ihrer Notverordnungspolitik im Landesrat im letzten Jahr gegenüber der Bevölkerung des Saargebietes herabgesunken ist in den Augen der Öffentlichkeit zu einem regelrechten öffentlichen Ärgernis.

Wir verlangen, daß unsere Forderungen, soweit sie hier vorgelegt sind zu dieser Verordnung berücksichtigt werden.

Zu der zweiten Vorlage haben wir unsere Abänderungsanträge gestellt. Dieser Vorlage, die vorsieht, daß bei der Entwendung eines Fahrrades drei Jahre Gefängnis stehen, können wir unsere Zustimmung nicht geben und zwar aus dem einfachen Grunde, weil es sich hier nicht um einen direkten Diebstahl handelt, sondern nur um eine vorübergehende Ingebrauchnahme. Deshalb haben wir beantragt, daß, wer ein Kraftfahrzeug oder ein Fahrrad gegen den Willen des Berechtigten in Gebrauch nimmt, wenn durch die Ingebrauchnahme ein Sachschaden entsteht, für denselben ersatzpflichtig gemacht wird. Das ist die Meinung der Kommunistischen Partei zu diesen beiden Vorlagen.

Wir machen aber trotz allem darauf aufmerksam, wenn Eisenbahnpräsident Nicklaus nicht hier erscheint in dieser Sitzung, um sich zu verantworten gegenüber den faschistischen Terrormaßnahmen, so beweist das, daß er nicht den Mut aufbringt, hier vor dem Forum der gewählten Vertreter der Saarbevölkerung seinen Maßnahmen den nötigen Nachdruck zu verleihen.

Unsere Anträge lauten:

A n t r a g

zur Vorlage betr. Unbefugter Gebrauch von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern.

§ 1.

Wer ein Kraftfahrzeug oder ein Fahrrad gegen den Willen des Berechtigten in Gebrauch nimmt, wird, wenn durch die in Gebrauchnahme ein Sachschaden entsteht, für denselben ersatzpflichtig gemacht.

§ 2.

Die Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Bekanntmachung in Kraft.

LA Saarbrücken
Stenographische Berichte Band Nr. 12
A4 I

A n t r ä g e

zum Verordnungsentwurf betreffend:

Änderung der Verordnung betreffend die Errichtung und den Betrieb von Kraftfahrlinien vom 8.5.1931.

---

a) Anträge betreffend Eisenbahn.

1. Erweiterung des Eisenbahnnetzes in dem noch nicht aufgeschlossenen Gebiete (Osterthalbahn), sowie sofortiger Aus-und Umbau des vorhandenen Verkehrsnetzes.

2. Im Güterverkehr sind alle Begünstigungen der Tarifsätze zu beseitigen für die Industrie und größere Unternehmungen.

3. Herabsetzung der Gütertarife für Kleinhandel und Kleintransport für alle werktätigen Schichten um 20 %.

4. Herabsetzung der Gebühren im Personenverkehr für Holzklasse um 20 %, für Arbeiter von und zur Arbeit um 50 %. Freifahrt für Schüler, deren elterliches Einkommen 2500.-Franken monatlich nicht übersteigt.

5. Streichung aller Gehälter über 30 000.-Franken jährlich, angefangen bei dem Präsidenten der Eisenbahndirektion.

6. Zur Sicherung des Verkehrs und zur Behebung der Arbeitslosigkeit sind alle nach 1918 entlassenen Bedienstete wieder einzustellen. Die Arbeits-und Dienstzeit in den Stellwerken, im Fahrdienst und Betrieb ist auf acht Stunden täglich einzuschränken. Die Dienstdauervorschrift ist sofort außer Kraft zu setzen.

7. Sofortige Einführung der 40 Stundenwoche bei vollem Lohn- und Gehaltsausgleich.

---

b) Anträge betreffend Kraftfahrzeuge.

1. Straßenbenutzungsgebühren für Kraftfahrzeuge sind für Besitzer, deren monatliches Einkommen über 2 500 Franken liegt, progressiv nach dem Einkommen zu staffeln.

2. Von der Straßenbenutzungsgebühr sind zu befreien, alle Personen und Fahrzeuge, wenn der Ertrag das Existenzminimum nicht übersteigt.

3. Die Straßenbenutzungsgebühr für die von obiger Regelung ausgenommenen Besitzer von Personen-und Lastfahrzeugen wird sowohl nach dem Ertrag ihrer Benutzung, sowie nach ihrer Bereifung in progressiver Staffelung erhoben.

4. Alle Besitzer von Luxusautos werden einer einmaligen Sonderbesteuerung in der Höhe von 10 % des Erstellungswertes des Fahrzeuges unterworfen.

5. Die Verordnung in vorgelegter Fassung wird nicht durchgeführt.

LHA Saarbrücken Stenographische Berichte Band Nr. 12

A4 I

Vorsitzender: Das Wort hat Herr Abgeordneter Lieser !

Abg. Lieser (SP): Meine Dame und meine Herren! Der Regierungsvertreter hat sich auf Anfrage in der zuständigen Kommission dahin geäußert, daß nicht die Sorge der Eisenbahn um die Konkurrenz des Autoverkehrs im Vordergrund stehe, sondern die Regierungskommission, Abteilung für Öffentliche Arbeiten, beabsichtige mit dem vorgeschlagenen Verordnungsentwurf Ordnung in den Kraftwagenverkehr zu bringen. Diese Lesart geht zwar auch aus der beigegebenen Begründung hervor, aber in dieser Begründung kann auch die Eisenbahn ihre Sorgen um die Zukunft nicht vollständig unterdrücken. Heißt es doch dort: " Der Aufstieg des Kraftwagens als eines neuen Verkehrsmittels hat zahlreiche und schwerwiegende Probleme wirtschaftlicher und rechtlicher Natur hervorgerufen. Namentlich die Frage, auf welche Weise in den Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen Ordnung gebracht werden könne, bildet gegenwärtig in allen Ländern den Gegenstand der öffentlichen Erörterung und der Bemühungen der gesetzgebenden Organe. Bei verständiger Auffassung der gestellten Aufgabe handelt es sich dabei nicht darum, der Eisenbahn um den Preis der Zurückdämmung des technischen Fortschritts ihren bisherigen Anteil an der Verkehrsbedienung zu gewährleisten, sondern darum, die mit dem Aufkommen des neuen Verkehrsmittels verbundene gewaltige Umstellung des Verkehrs in die richtigen Bahnen zu lenken und den zeitlichen Ablauf dieser Umstellung mit den volkswirtschaftlichen Erfordernissen in Einklang zu bringen. Das Ziel der Zukunft muß sein, durch eine der Eigenart der verschiedenen Verkehrsmittel Rechnung tragende Verkehrsteilung der Eisenbahn und dem Kraftwagen die ihnen gebührende Verkehrsbedienung anzuweisen."

Dem letzten Gesichtspunkt kann und muß man zustimmen und Rechnung tragen. Ob dieses Ziel mit dem vorgeschlagenen Verordnungsentwurf erreicht werden kann, muß jedoch der Entwicklung ~~zu~~ der Zukunft überlassen bleiben. Jedenfalls kann das schwerwiegende Problem, dessen Lösung allen fortgeschrittenen Völkern auf den Nägeln brennt, in dem kleinen Saargebiet allein nicht in formvollendeter Weise erledigt werden.

Einen teilweisen Versuch, Ordnung zwischen Eisenbahn und Autoverkehr zu bringen, macht die uns unterbreitete Vorlage.

Die Regelung kann nur auf zwei Arten erfolgen:
1) daß man den ungezügelten oder besser dem wilden Verkehr Richtlinien vorschreibt und nichtentsprechende Unternehmungen ausschließt oder aber
2) daß man selbst Verbesserungen einführt, um so den gefährlichen Konkurrenten aus dem Felde schlägt. Beide Arten haben für uns aber dort eine Grenze, wo man einerseits mit scharfen Bedingungen den Konkurrenten niederhält und andererseits Verbesserungen auf Kosten der unteren Schichten, der Arbeiterschaft durchzuführen versucht.

Für die Behandlung dieses Problems kommt für meine Partei eine weitere grundsätzliche Frage hinzu. Beide in Frage kommenden Verkehrsarten sind grundverschieden aufgebaut. Während die Eisenbahn, wenn auch noch oft nach kapitalistischen Methoden verwaltet - ich denke dabei an die außerordentlich unterschiedlich gezahlten Gehälter -, stellt immerhin einen gemeinnützigen Betrieb dar, während der planlose Kraftwagenverkehr rein unter privaten Profitrücksichten aufgebaut ist. Man muß weiter der Begründung zustimmen, daß in der Selbstkostenrechnung der Eisenbahn alle Aufwendungen zu Lasten des Unternehmers gehen, während in

der

LHA Saarbrücken
Stenographische Berichte Band Nr. 12
A4 I

73

der Selbstkostenrechnung des Kraftwagens ziemliche Beträge erscheinen - Herstellung, Instandhaltung und Bewachung der Fahrwege -, die von der Öffentlichkeit mitgetragen werden müssen.

Die Sozialdemokratie kann naturgemaß ihren grundsätzlichen Standpunkt nicht verlassen in dem Augenblick, wo es gilt, ein bereits unter teilweiser Kontrolle der Öffentlichkeit und planmäßig geleitetes Unternehmen, die Eisenbahn, gegenüber einem planlos unter rein privatkapitalistischen Motiven herausgewachsenen Verkehrssystem, wie dies beim heutigen Autoverkehr der Fall ist, zu schützen.

Daß die Sozialdemokratische Partei bemüht ist, unter Vermeidung einer weiteren Belastung der unteren Schichten der Bevölkerung, den bereits in öffentlicher Hand befindlichen Betrieb nach sozialen Gesichtspunkten auszubauen, um ihn schließlich ganz in das sozialistische System einzufügen, ist eine Selbstverständlichkeit. Aber nicht nur das Bestehende, sondern auch das Kommende muß unter diesem Gesichtspunkt behandelt werden.

Aus diesem Grunde werden wir im Einverständnis der in Betracht kommenden Gewerkschaften des Verkehrswesens der Vorlage zustimmen und fordern, daß, wenn auch nicht in der Verordnung selbst, aber mindestens in den Ausführungsbestimmungen Vorsorge getroffen wird, daß bei den genehmigten Kraftfahrunternehmungen durch Arbeitgeber und Arbeitnehmer geschaffenen tariflichen Abmachungen bezüglich der Entlohnung und der Arbeitszeit der im Kraftwagenverkehr beschäftigten Personen vorhanden sein müssen. Der Aufsichtsbehörde muß die Möglichkeit gegeben werden, das Vorhandensein und die Einhaltung dieser tariflichen Abmachungen zu überwachen.

Es ist weiter selbstverständlich, daß dafür Sorge getragen werden muß, daß bei der Durchführung der Verordnung nicht kleine Unternehmungen auf der Strecke bleiben. Dies kann dadurch vermieden werden, wenn bei den bereits bestehenden Unternehmungen weitgehend Rücksicht geübt wird. Eine Handhabe dafür gibt der § 13 Ziffer 2.

Weiter haben die verschiedenen Interessenrengruppen und Gremien darunter auch die Handelskammer, Einwendungen erhoben und Verbesserungen vorgeschlagen. Diese Verbesserungen - Schaffung eines Beirats, Hinausschieben des Termins des Inkrafttretens der Verordnung usw.- sind bereits in der neuen, uns jetzt vorliegenden Verordnung aufgenommen.

Dem zweiten Verordnungsentwurf betreffend

<u>Unbefugter Gebrauch von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern</u>

stimmt meine Fraktion zu, wünscht aber, daß Fälle, in denen aus nachgewiesener Not gehandelt wurde, in milderndem Lichte behandelt werden sollen.

LA Saarbrücken Stenographische Berichte Band Nr. 12 A4 I

Vorsitzender: Das Wort hat Herr Abgeordneter Brück!

Abg. Brück (NSDAP): Meine Dame und meine Herren! Diese Vorlage ist von einschneidender Bedeutung für die bei der Eisenbahn Beschäftigten sowohl als auch für die Kleingewerbetreibenden. Es ist Pflicht der Eisenbahndirektion dafür zu sorgen, daß die davon Betroffenen existenzfähig bleiben. Auf der anderen Seite ist Rücksicht zu üben auf die Kleingewerbetreibenden. Wenn die Kleingewerbetreibenden berücksichtigt werden, so wie es uns zugesichert wurde, stimmen wir der Vorlage zu. Auch die Gepflogenheit der Lisdorfer Bauern muß geduldet werden.

Der Vorlage 2 geben wir unsere Zustimmung.

Vorsitzender: Das Wort hat Herr Abgeordneter Schmelzer!

Abg. Schmelzer(DSV): Meine Dame und meine Herren! Wir können darauf verzichten, in eine Kritik über die Vorlage einzutreten. Wir stimmen der Vorlage mit den Abänderungen beider Kontrahenten zu und machen darauf aufmerksam, daß die Anhörung der Handwerkskammer und der Landwirtschaftskammer erfolgen muß.

Die Änderungen, die der Abgeordnete Levacher vorgetragen hat, machen wir zu unseren eigenen.

Gestatten Sie mir ein Wort zu der Begründung der Vorlage. In der Begründung steht, daß die Konkurrenz der Eisenbahn, nämlich die Kraftwagenunternehmen ihren Betrieb zu Schleuderpreisen betreiben würden. Zu Schleuderpreisen auf Kosten der Allgemeinheit ist aber ein Ding der Unmöglichkeit. Der Satz, daß der Betrieb mit wenig Gewissenhaftigkeit geschieht, ist richtig. Aber ich möchte die Eisenbahnverwaltung bitten, sich das zu eigen zu machen, wenn sie als Auftraggeber auftritt, daß nicht immer der Mindestfordernde den Zuschlag erhält. Es ist ihr nämlich ganz gleichgültig, ob der Betreffende seine Selbstkosten berücksichtigt oder nicht. Wenn ich zu einer längeren Ausführung gekommen wäre, hätte ich Beispiele angeführt, in denen die Eisenbahnverwaltung es versäumte, Informationen über die Unternehmen einzuholen,ob sie auch ihre Pflicht gegenuber der Steuerbehörde und gegenüber den Trägern der Sozialversicherung erfüllt haben. Ich könnte Ihnen ein Beispiel vortragen, wo es die Eisenbahnverwaltung versäumte, nachzuprüfen, ob der Betreffende bei der Berufsgenossenschaft angemeldet war. Die Berufsgenossenschaft, Sektion 2, verlangt ihre Beiträge von der Eisenbahn. Diese Dinge dürfen nicht vorkommen.

Ich möchte den Herrn Staatskommissar bitten, die Eisenbahndirektion darauf aufmerksam zu machen, daß sie nach den Grundsätzen verfährt, die sie aufgestellt hat.

Der Vorlage 2 geben wir unsere Zustimmung.

LHA Saarbrücken Stenographische Berichte Band Nr. 12

A4

Vorsitzender: Das Wort hat Herr Abgeordneter Schmoll !

Abg. Schmoll (DBM): Meine Dame und meine Herren! Die Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Auto steht in allen Kulturstaaten zur Debatte. Das Auto zeigt sich infolge seiner außerordentlichen Anpassungsfähigkeit an die Transportbedürfnisse in mancher Beziehung der Eisenbahn überlegen. Es ist zu einem Zeit und Arbeit sparenden Produktions-und Wirtschaftsfaktor geworden. Einer solchen Entwicklung besondere Hindernisse aus fiskalischen Gründen in den Weg legen zu wollen, wäre ebenso falsch wie die Bedenken, die seinerzeit gegen die Eisenbahn gerichtet worden sind, als die Eisenbahn begann, dem Postkutschbetrieb Konkurrenz zu machen.

Bei dem heutigen Stand der Dinge kann es sich lediglich darum handeln, den Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Auto in geordnete Bahnen zu lenken, die aber der weiteren Entwicklungsmöglichkeit des Autos nicht hinderlich sind.

Es ist dabei nichts dagegen einzuwenden, wenn Beförderungsmöglichkeiten des Autos, die zu Schleuderpreisen angeboten werden, unterbunden werden. Denn solche Unternehmen machen nicht nur den Eisenbahnen, sondern auch den Straßenbahnen im Saargebiet empfindlich Konkurrenz. Außerdem gehen solche Betriebe letzten Endes selbst zugrunde.

Nachdem nun die Regierungskommission ihre Vorlage, die in der ursprünglichen Form unannehmbar für uns war, den von der Handelskammer vorgetragenen Wünschen angepaßt hat, stimmen wir der Vorlage zu mit den Einschränkungen, wie sie der Herr Levacher vorgetragen hat.

Unsere Zustimmung wird uns dadurch erleichtert,daß die Regierungskommission versprochen hat, bestehende Einrichtungen in der schonendsten Weise zu behandeln. Wir verlangen vor allen Dingen Rücksichtnahme auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse der Kleingewerbetreibenden, insbesondere auch der Lisdorfer Landwirte und anderer kleinen Unternehmungen. Dabei wollen wir auch nicht haben, daß die Regierungskommission etwa den Kommunaleinrichtungen, die im Saargebiet bestehen, vor allen Dingen den Kraftfahrlinien, die die Straßenbahn in Saarbrücken eingerichtet hat und auch andere Privatunternehmungen, darunter die Saarbrücker Zeitung, die beispielsweise bei gewissen Sportgelegenheiten Fahrten organisiert, z.B. zu den Wintersportplätzen nach dem Schwarzwald usw.

(Zwischenruf des Abg. Detjen(KP): Da kann kein Arbeiter mitfahren, Herr Schmoll !)

Da fahren auch Arbeiter mit. Wir wollen nicht haben, daß man hier zu große Hindernisse in den Weg legt.

Über die zweite Vorlage Worte zu verlieren, erübrigt sich. Es muß selbstverständlich alles getan werden, um die Autodiebstähle einzudämmen.

Wir stimmen der Vorlage zu.

---

orsitzender: Das Wort hat Herr Abgeordneter Sommer!

bg. Sommer (KP): Meine Dame und meine Herren! Ich habe in der vorigen Kommissionssitzung eine Anfrage gestellt, die nicht beantwortet wurde. Ich glaube,daß die Beantwortung absichtlich von Herrn Schmelzer unterbunden wurde. Man muß etwas hier feststellen, nämlich daß Herr Schmelzer solche Zwischenrufe machen kann und bekommt keinen Ordnungsruf, während die kommunistische Fraktion, die auch nur eine Anfrage stellt wegen der schon gestellten Anfrage, rasch einen Ordnungsruf erhält. Wir verwahren uns entschieden dagegen. Wir haben die Anfrage gestellt, sie wurde aber nicht beantwortet. Es handelte sich um die Frage der Holz-und Kohlenbelieferung in Heiligenwald sowie

in

LA Saarbrücken
Stenographische Berichte Band Nr. 12
A4 I

in den Gemeinden, da solches noch nicht verabfolgt ist.

Die Kommunistische Fraktion verlangt Untersuchung der Fälle, die den entlassenen Eisenbahnern zur Last gelegt werden, daß es Selbstverschulden sei, sowie Gegenüberstellung der Arbeiter mit denjenigen, die diesen Arbeitern irgendwelche Verfehlungen nachweisen wollen. Wenn man ein Urteil ausspricht und sagt, daß ein Verschulden vorliegt, so sage ich, daß diese Leute, die eine solche Behauptung aufstellen, um die Kollegen auszuschalten aus der Erwerbslosenfürsorge, daß sie auch Rede und Antwort stehen müssen. Die zwölf Kollegen verlangen eine solche Gegenüberstellung diesbezüglich. Aber ich glaube, hier ist festzustellen, daß die Zugehörigkeit zu einer revolutionären Organisation nicht stichhaltig sein kann, um ein Selbstverschulden nachzuweisen, weil diese Organisation nicht verboten ist. Nun sieht man auf der anderen Seite einen Ausweg und behauptet, daß solche Leute wegen Gefährdung der Betriebssicherheit aus dem Betriebe entfernt wurden. Der Herr Abgeordnete Hey hat dieses bereits zur Genüge festgestellt und gekennzeichnet wer die Betriebssicherheit gefährdet. Und für diese Behauptung stehen wir als Kommunistische Partei ein, das sind doch treffende Beweise, daß nicht die revolutionären Arbeiter, sondern die Eisenbahndirektion selbst die Betriebssicherheit gefährden.

Desweiteren habe ich eine Anfrage gestellt, ob es richtig ist, daß die Eisenbahndirektion der Regierungskommission eine Liste vorgelegt hat, daß 735 Mann entlassen werden sollen. Auch diese Frage ist nicht beantwortet worden, trotzdem sie im Protokoll der letzten Kommissionssitzung festgelegt ist, daß der Herr Staatskommissar die Beantwortung dieser Frage für die nächste Vollversammlung zugesagt hat. Diese Frage ist auch wichtig, ich kann verstehen, aus welchen Gründen man solche Fragen nicht beantwortet.

(Zuruf des Herrn Staatskommissars: Diese Annahme trifft nicht zu. Ich bin bereit, sofort Antwort zu geben.)

---

orsitzender: Das Wort hat Herr Staatskommissar Kuchenbecker!

taatskommissar Kuchenbecker: Meine Dame und meine Herren! Die Behauptungen des Herrn Abgeordneten Hey über Betriebsgefährdungen aus dem Bereich der Eisenbahnverwaltung muß ich als unzutreffend zurückweisen. Seine hieran geknüpfte Kritik richtet sich damit selbst. Was seine Angriffe gegen den Herrn Eisenbahn-Direktionspräsidenten Nicklaus anlangt, stelle ich fest, daß dieser persönlich in beiden Kommissionssitzungen anwesend gewesen ist und bereitwillig alle Auskunft, die von ihm gewünscht wurde, erteilt hat.

Es sind in diesem Hause mehrfach Péculefragen aufgeworfen worden. Der Herr Abgeordnete Schmelzer hat in der vorletzten Sitzung eine Anfrage an mich gerichtet über die Absichten der Regierungskommission hinsichtlich der Besteuerung der Péculebeträge. Der Herr Abgeordnete Levacher hat in der letzten Sitzung angefragt, ob es richtig ist, daß eine Anzahl höhere Beamte, insbesondere ausländische Beamte, die ihr Pécule bezogen haben, seit einigen Jahren nach ihrem Ausscheiden aus dem Dienst dazu noch das volle Gehalt weiterbeziehen. Ich habe aus diesem Anlaß den Auftrag erhalten, zur Aufklärung über die Péculeverträge Ihnen folgende Erklärung bekannt zu geben:

"Nach der im Saargebiet geltenden Gesetzgebung hat jeder Beamte der Regierungskommission ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit einen grundsätzlichen Anspruch auf Ruhegehalt. Angesichts der Unmöglichkeit, für gewisse Beamtenkategorien eine Pensionsregelung

LH Saarbrücken Stenographische Berichte Band Nr. 12 A4 I

für eine der normalen Dienstzeit eines Beamten entsprechende Zeit zu schaffen, hat die Regierungskommission im Jahre 1922 für diese Fälle die Pensionsrücklage (Pécule) eingeführt. Die Einführung dieser Pensionsrücklage stellt also lediglich eine Ablösung der gewöhnlichen Ruhestandsansprüche dar. Die Pensionsrücklage wird durch monatliche Rücklagen gebildet und der Beamte erhält das Kapital erst am Tage, an dem er unter bestimmten Voraussetzungen ausscheidet.

Diese Regelung gilt für folgende Beamte, insoweit sie nicht von einer deutschen Regierung der Regierungskommission zur Verfügung gestellt sind: Beamte der Zentralverwaltung, der Generalfinanzkontrolle und die Richter und Beamten des Obersten Gerichtshofs des Saargebietes.

Da es sich im vorliegenden Fall um Bestimmungen handelt, die weit mehr dem Privatrecht als dem öffentlichen Recht angehören - das vorgesehene System bezweckt lediglich die Bildung einer Rücklage - hatte die Regierungskommission den Vertragsweg für die Einführung dieser Regelung gewählt. Aus diesem Grunde wurden mit allen Beteiligten Verträge abgeschlossen. Gleich den Ruhestandsbezügen errechnet sich die Pensionsrücklage auf der Grundlage des Gehalts und der Dienstjahre des Beamten. Die auf diese Weise dem Beamten durch die Pensionsrücklage gesicherte Rente erreicht indes nicht den Betrag der gewöhnlichen Ruhestandsbezügen, sie bleibt vielmehr sehr erheblich darunter.

Mit Rücksicht auf die Natur dieser Einrichtung, der man denselben Versorgungscharakter, den die Ruhestandsbezüge haben, zusprechen muß, erscheint es nicht angängig, diese Rücklagebezüge zu besteuern, umsoweniger als der Péculevertrag eine besondere Bestimmung über Steuerfreiheit enthält.

Die Beamten, welche Ansprüche auf eine Pensionsrücklage haben, verteilen sich wie folgt: 211 Beamte deutscher Nationalität, 66 Beamte nichtdeutscher Nationalität, im ganzen also 277 Beamte.

Es ist nichts Außergewöhnliches, daß mit Beamten, deren Anstellungsdauer zeitlich beschränkt ist, ein besonderer Pensionsvertrag abgeschlossen wird. Zur Orientierung sei dabei nur verwiesen auf die Verträge, welche die Stadtverordnetenversammlungen mit ihren Bürgermeistern und Beigeordneten allenthalben getätigt haben. Vergleicht man dazu noch die Sätze, welche die kommunalen Beamten als Pension von den Vertretern der Bevölkerung bewilligt bekommen haben, so ist ohne weiteres ersichtlich, daß die Beamten der Regierungskommission, mit denen ein sogenannter Péculevertrag abgeschlossen ist, bedeutend weniger erhalten.

Die Annahme, die der Anfrage des Herrn Abgeordneten Levacher zu Grunde liegt, trifft nicht zu. Es ist nicht richtig, daß höhere Beamte der Regierung seit einigen Jahren neben Pécule noch das volle Gehalt weiter erhalten."

(Zwischenruf des Abgeordneten Levacher!)

Staatskommissar fortfahrend: Die Fälle, die Sie im Auge haben, betreffen offenbar vorzeitig abgebaute ausländische Beamte, die nach § 9 der im Amtsblatt veröffentlichten Verordnung vom 8. April 1921 in diesem Falle Anspruch auf eine Entschädigung wegen vorzeitiger Entlassung haben. Mir sind nur drei Fälle bekannt, in denen dies eingetreten

ist

L H Saarbrücken
Stenographische Berichte Band Nr. 12
A4 I

ist und in denen eine Entschädigung in Höhe eines einjährigen Gehaltsbezuges bewilligt wurde.

Der Herr Abgeordnete Levacher hat weiter an mich die Frage gerichtet, ob es richtig sei, daß die Regierungskommission entgegen ihren eigenen Anordnungen Beamte, die ein Dienstalter von 65 Jahren erreicht haben, nicht pensioniere, sondern stillschweigend weiter beschäftige. Es wurde hierbei besonders auf Lehrerschaft und Eisenbahnverwaltung hingewiesen. Ich habe hierauf auf Grund eingeholter Auskunft folgendes zu erwidern:

Die Verordnung, welche das Pensionierungsalter regelt, sieht die Möglichkeit vor, daß Beamte im Interesse des Dienstes auch nach Erreichung des fünfundsechzigsten Lebensjahres auf Grund eines Beschlusses der Regierungskommission im Dienst belassen werden können. Von dieser Ermächtigung ist nur in ganz vereinzelten Fällen Gebrauch gemacht worden und zwar im Bereich der Schulverwaltung in zwei Fällen, einer betraf einen Lehrer, der auf besonderen Wunsch aus Lehrerkreisen selbst, wenn ich nicht irre, der Lehrerkammer, im Dienst belassen wurde, der andere eine Lehrerin. Bei der Eisenbahnverwaltung liegt kein derartiger Fall vor, im Gegenteil haben dort eine Reihe Pensionierungen vor dem fünfundsechzigsten Lebensjahr stattgefunden, sodaß die Interessen des Nachwuchses volle Berücksichtigung gefunden haben.
Auf die Anfragen der Kommunistischen Partei habe ich folgendes zu erwidern:

Die Erwerbslosenfürsorge ist den entlassenen Eisenbahnern keineswegs grundsätzlich versagt worden. Es wurde vielmehr in jedem Einzelfall nachgeprüft, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für die Gewährung der Erwerbslosenfürsorge vorlagen. In wenigen Fällen, ich meine etwa zwölf, wurde sie versagt.

Auf das Verlangen der Nachprüfung dieser Fälle weise ich darauf hin, daß die Entlassenen nach dem Tarifvertrag das Recht haben, sich in zwei Instanzen gegen die Entlassung zu beschweren. Von dieser Befugnis haben die erwähnten zwölf keinen Gebrauch gemacht. Die Annahme, daß noch weitere 700 Mann zur Entlassung kommen sollen, trifft nicht zu.

Auf die Klage, daß in der Gemeinde Heiligenwald weder Holz noch Kohlen an die Erwerbslosen verteilt worden sei, habe ich festgestellt, daß nach einem Bericht des Bürgermeisters an den Landrat am 10.I. die Kohlenverteilung stattgefunden hat. 67 Personen haben je 15 Zentner Kohlen erhalten. Die Holzverteilung steht noch bevor. Die Verhandlungen zwischen dem Bürgermeisteramt und der Oberförsterei über die Stellen, an denen der Holzeinschlag stattfinden soll, konnten erst beginnen, nachdem die auf die Gemeinde entfallende Holzmenge bekannt geworden war. Es steht zu erwarten, daß sie in wenigen Tagen beendet sind, sodaß auch die Holzverteilung einer raschen Regelung entgegengeführt wird.

LHA Saarbrücken
Stenographische Berichte Band Nr. 12
A4

Vorsitzender: Das Wort hat Herr Abgeordneter Schinhofen!

Abg. Schinhofen(Z): Der Herr Staatskommissar hat eben gesagt, daß in dem Falle des Hinausschiebens des Dienstalters es sich um einen Lehrer handelt, der länger im Amt bleiben müsse. Es ist mir davon nichts bekannt. Wir werden uns erkundigen. Meines Wissens könnte es sich um den Herrn Oberregierungsrat Conrad handeln, aber er wird nicht als Lehrer bezeichnet werden können. Wir haben keinen Einfluß darauf, ob Herr Conrad länger im Amt bleibt oder nicht.

Dann hätte ich eine Anfrage an den Herrn Staatskommissar. Ich habe schon im vorigen Jahre gebeten, daß untersucht würde, aus welchen Gründen die Lehrer von dem des Geschworenen und Schöffen zurückgewiesen würden. Die Antwort wurde uns damals versprochen, wir haben aber bis jetzt diese Antwort noch nicht bekommen. Ich stelle hier nochmals den Antrag, daß die Regierungskommission diese Kategorie von Beamten nicht ausschließen soll von diesen Ehrenämtern.

Vorsitzender: Das Wort hat Herr Abgeordneter Petri!

Abg. Petri(SP): Ich bin auch der Auffassung, daß die Art der Geschäftsführung, wie sie im letzten Moment gehandhabt wurde, zu beanstanden ist. Es kann hier kein Abgeordneter gegenüber dem anderen vorgezogen werden, der nur die Absicht hat, den Herrn Staatskommissar zu unterbrechen. Wenn es dem einen gestattet ist, eine Anfrage zu stellen, muß man es auch dem anderen gestatten.

Ich habe an den Herrn Staatskommissar noch die Frage vorzulegen, die er uns vielleicht in der nächsten Sitzung beantworten will, wie hoch die gesamten Péculebeträge sind, die bis jetzt aus dem Saarbudget gezahlt wurden, ebenso die Anzahl der Péculeempfänger und die Namen derselben.

(Der Vorsitzende Scheuer verläßt die Sitzung und überträgt dem Beisitzer Abgeordneten Schmoll den Vorsitz.)

Vorsitzender Schmoll: Das Wort hat Herr Abgeordneter Detjen!

Abg. Detjen(KP): Die Kommunistische Fraktion stellt den Antrag auf Bildung von Arbeiterschutzkommissionen, die gesetzlich geregelt und anerkannt werden. Ich frage den Herrn Staatskommissar, ob der Antrag weitergeleitet worden ist. Es geht aus den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Hey hervor, wie die Betriebssicherheit gehandhabt werden soll.

Desweiteren stelle ich die Anfrage an die Regierungskommission, was sie vor hat in bezug auf die Besteuerung der Trinkgelder, insbesondere die der Friseurgehilfenschaft. Wer die Behauptung aufstellen will, daß diese Leute gut bezahlt sind, irrt sich. Vergleichen Sie die Löhne mit den Summen, die ich vorhin durch Zuruf genannt habe, und dann kann man sich den Unterschied sehr treffend ausmalen. Wenn die Bevölkerung einmal erfahren sollte, welche Summen die Pécules ausmachen, dann glaube ich, setzt sich alles auf den Hintern.

Ich möchte die Frage der Besteuerung der Trinkgelder beantwortet haben, ob es zutrifft, daß man die Trinkgelder für Friseure und Gastwirtsgehilfen bezw. Kellner besteuern will und wie die Besteuerung vor sich gehen soll. Ist vielleicht eine Pauschale vorgesehen?

LA Saarbrücken
Stenographische Berichte Band Nr. 12
A4

(Die Kommunisten versuchen zu sprechen)

- Glocke des Vorsitzenden -

Vorsitzender Schmoll (DBM): Ich kann das nicht zulassen. Der Ältestenrat hat beschlossen, daß die Geschäftsordnung strengstens durchgeführt wird.

(unverständlicher Zuruf des Abg. Hey (KP).)

Sie können das Präsidium nicht hindern, seine Pflicht zu tun.

(Zurufe aus dem Zentrum und von rechts: Sehr richtig!)

(Abg. L'hoste meldet sich zum Wort)

Ich gebe Ihnen nur das Wort, wenn sich Ihre Ausführungen auf die zur Debatte stehenden Fragen beschränken.

Abg. L'hoste (KP): Wir haben noch keine Antwort auf die Frage bezüglich der zwölf entlassenen Eisenbahner, die keine Erwerbslosenunterstützung bekommen.
Ferner habe ich eine Anfrage in der letzten Plenarsitzung gestellt, ob es wahr ist, daß die Eisenbahnstrecke Tholey - St. Wendel stillgelegt werden soll ?

Staatskommissar Kuchenbecker: Ich werde in einer der nächsten Sitzungen darauf eingehen.

Vorsitzender Schmoll: Herr Staatskommissar hat zugesagt, in der nächsten Sitzung darauf einzugehen.

Ich schließe die Sitzung (11 Uhr 15 Minuten).

LHA Saarbrücken Stenographische Berichte Band Nr. 12

A4